

# **METEOROLOGÍA Y DESASTRES NATURALES. POSIBLE INFLUENCIA DE VARIABLES METEOROLÓGICAS EN EL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE AUTOMÓVIL**

Dr. Dámaso Villa Sánchez  
*Meteorólogo*

El día 13 de octubre pasado celebró la ONU el «Día Internacional para la Reducción de los Desastres Naturales», con el tema específico: PONGAMOS FIN A LOS DESASTRES NATURALES DIVULGANDO Y ENSEÑANDO EN NUESTRAS ESCUELAS. La línea de acción más importante tuvo por objeto sensibilizar a la población frente a estos sucesos, desde la infancia, valiéndose para ello de escuelas y colegios, iniciando así la formación de las personas, en el conocimiento, prevenciones a tomar y mejor forma de eludir o de hacer menos peligrosos estos hechos que en función de su propia naturaleza, seguirán ocurriendo. Se podrán paliar los efectos de las sequías, se podrán canalizar o retener las grandes cantidades de agua de las riadas, pero no se podrá evitar su existencia.

En relación con estos hechos han sido importantes los avances de la Meteorología, tanto en la predicción a corto como a medio plazo, admitiendo, sin embargo que hay que seguir avanzando en esta faceta que los meteorólogos definen como «meteorología adversa».

Simultáneamente a este «Día Mundial de los Desastres Naturales» fue ampliamente comentado por los medios de comunicación un estudio del Instituto Tecnológico Geominero de España en el que se ponía de manifiesto la importancia de la Meteorología en el conjunto de los desastres naturales. Por desgracia, son frecuentes y a veces alarmantes las estadísticas, sobre el número de víctimas humanas o la valoración económica de pérdidas en ganadería, agricultura, industria, dificultad para el abastecimiento de agua a algunas poblaciones, desastres ecológicos y otros factores que inciden de forma negativa en el aspecto socio-económico de España.

Los puntos en los que se centra el tema de este Día Mundial y que deben ser ampliamente divulgados son los siguientes:

a) Conocimiento, predicción y notificación por los servicios Meteorológicos de la posibilidad de que se den estos fenómenos adversos.

b) Prevenciones y medidas a tomar. Auxilios y ayudas.

En relación con el primer punto, cada día disponen los Servicios Meteorológicos de técnicas más avanzadas, para predecir la probabilidad de que se den estos hechos. Las campañas PREVIMET del INM (galernas, nevadas, torrenciales diluvios) son un ejemplo a citar. En cuanto al segundo punto, los Servicios de Protección Civil, cuentan con redes de información cada vez más amplios y eficaces. Lo importante es que estas informaciones y las medidas a tomar, sean correctamente utilizadas por los ciudadanos, colaborando con el personal de los distintos estamentos que intervienen en las misiones de ayuda y auxilio.

Es muy encomiable el gran papel que en *situaciones de emergencia* juegan los voluntarios, Cruz Roja, Guardia Civil y Protección Civil, y los medios de información.

## FENÓMENOS METEOROLÓGICOS QUE PUEDEN INCREMENTAR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DE AUTOMÓVIL

A pesar de que, aparentemente, es un hecho de menor importancia frente a los grandes desastres de origen meteorológico; es necesario divulgar de forma muy extensa, como distintas variables meteorológicas pueden ser en gran parte o a veces en su totalidad causantes de accidentes de tráfico. Las estadísticas sobre accidentes y víctimas y la gran importancia que las Delegaciones de Tráfico, dan a las situaciones meteorológicas en determinadas fechas (vacaciones de verano, «puentes», turismo, conforman la importancia que tiene el conocimiento de estas variables, para la posible disminución de esos accidentes.

Es preciso establecer una aclaración: Las recomendaciones que se dan a continuación, no van dirigidas a los conductores profesionales, que por experiencia personal las conocen.

Los párrafos que figuran a continuación, tienen por objeto informar y ayudar al conductor no profesional, que sólo hace desplazamientos largos en vacaciones y en algunos «puentes», generalmente acuciado por la prisa en llegar o en volver y con circulación muy intensa asegurada. De forma muy breve y esquemática se va a dar una relación de variables meteorológicas que pueden «Colaborar» en los accidentes de tráfico.

Una clasificación elemental llevaría a los tres apartados siguientes:

1.º Fenómenos meteorológicos que «ve» el conductor y por tanto es consciente (o debe serlo) del grado de peligro en que se encuentra. Las dos variables más importantes de este punto son las precipitaciones moderadas o fuertes y los vientos fuertes y racheados.

Las precipitaciones intensas (sean en forma de lluvia, granizo o nieve) hacen disminuir la visibilidad, con firme resbaladizo y en ocasiones producir inundaciones de las carreteras y posible arrastre de tierra o barro. Estas precipitaciones normalmente no se producen de forma brusca o inesperada, dando tiempo al conductor a tomar decisiones que eviten el accidente.

Los vientos fuertes, se pueden apreciar o por los desplazamientos laterales de los coches o también, observando los árboles y arbustos en los laterales de la carretera.

Son muy peligrosos estos vientos fuertes cruzados en autopistas y autovías, tanto por la gran velocidad a que se circula, como por las variaciones bruscas que se producen al entrar y salir de los trayectos, en los que hay grandes taludes en los laterales con vientos encajonados. En algunas autopistas hay mangas que indican velocidad y dirección del viento.

2.º Fenómenos meteorológicos en los que existe la posibilidad de que el conductor no los «vea», o no los detecte en toda su intensidad. Destacan el hielo en la carretera, los vientos fuertes, el calor y tormentas próximas.

El hielo es muy peligroso, el conductor «no manda» en el coche, lo que puede dar lugar a maniobras falsas, con posibilidad de salirse de la carretera o colisionar. Hay que evitarlo desde los primeros síntomas. Las placas de hielo se forman en pendientes situadas en la umbría. Se han incluido también en este punto, los vientos fuertes, porque hay conductores tan inexpertos que se enteran de estos vientos cuando se apean del automóvil.



En cuanto a los calores muy fuertes, junto con retenciones en la circulación y los derretimientos de asfalto, ocurre que en ciertas personas producen efectos psicológicos, generalmente de nerviosismo y estrés; aunque hay psicólogos que también admiten el efecto contrario de aumentar el cansancio.

El mismo factor de alteraciones psicológicas, se pueden producir en las proximidades de las áreas de tormenta, debidas a las bruscas variaciones de campos eléctricos y electromagnéticos y a los efectos sobrecogedores de rayos y truenos.

3.º En el tercer caso se consideran los episodios en los que el conductor no «ve» materialmente la carretera. La «cortina» es a causa de niebla, neblina, Tolvanera, ventisca, bruma, calima o cualquier otro fenómeno de enturbiamiento que haga disminuir la visibilidad; y no deja ver. En este caso el conductor responsable toma la determinación de pararse, apartarse a un margen de la carretera y esperar a ver que cariz toma la situación.

Como resumen volviendo al tema propuesto por la ONU el pasado año sería muy importante informar a los niños, desde la escuela de estos fenómenos meteorológicos que ponen en peligro vidas humanas. Otro momento muy oportuno para divulgar estos aspectos negativos de la meteorología, sería, sobre todo para los jóvenes, cuando se encuentran preparándose para la obtención del carnet de conducir.

Y, por último, en algunas reuniones, charlas, mesas redondas o conferencias, algunos psicólogos se manifiestan en el sentido de no ser beneficioso para algunas personas, «bombardear» con estas recomendaciones a los conductores en vísperas de viaje de verano y «puentes». No hay que ser agoreros en el momento; mejor que lo conozcan ya de atrás. Sería buena una divulgación espaciada con la que se adquiriesen estos conocimientos sobre fenómenos meteorológicos adversos.

De una u otra forma, es muy necesario que todo conductor, tenga conocimiento de esta Meteorología adversa, que se da en la carretera y que se centra en esos tres puntos reseñados:

- 1.º El conductor ve lo que ocurre a su alrededor.
- 2.º El conductor no ve, o no tiene claro conocimiento de los hechos que dificultan la conducción de su automóvil.
- 3.º El conductor no ve por tener muy reducida la visibilidad.

Como muy bien indica el Refranero: «Vale más prevenir que curar».